



crossair 

Geschäftsbericht 1995

THIS IS TO CERTIFY THAT

Crossair

HAS BEEN VOTED

Best Regional Airline

BY BRITAIN'S MOST FREQUENT TRAVELLERS



[Signature]

EXECUTIVE TRAVEL

[Signature]

OAG

18th January 1996

Verwaltungsrat	3
Aktionärsadresse	4
Jahreschronik	11
Geschäftsergebnis	12
Produkt und Streckennetz	13
Betrieb	15
Mitarbeiter, Organisation	17
Beteiligungen	19
Organigramm	19
Ausblick auf das Jahr 1996	20
Finanzielle Berichterstattung:	
Erfolgsrechnung 1995	24
Erläuterungen zur Erfolgsrechnung	25
Bilanz per 31. Dezember 1995	28
Erläuterungen zur Bilanz	29
Anhang der Jahresrechnung 1995	32
Bericht der Revisionsstelle	34
Anträge an die Generalversammlung	35
5 Jahre im Überblick	37



Verwaltungsrat

Otto Loepfe, Steinmaur/ZH, Präsident*

Moritz Suter, Zürich, Vize-Präsident und Delegierter*

Fritz Maurhofer, Erlenbach/ZH**

Peter Nydegger, Zürich*

Paul Reutlinger, Kloten/ZH*

Dr. Alfred J. Wiederkehr, Zürich*

Rolf Winiger, Schlieren/ZH*

Gianfranco Cotti, Locarno

Claudio Generali, Gentilino/TI

Alex Kaufmann, Bassersdorf/ZH

François Lachat, Porrentruy/JU

Thierry Lombard, Conches/GE

Dr. Jürg Marx, Oberrohrdorf/AG (seit 30. Juni 1995)

Paul Maximilian Müller, Bern (bis 30. Juni 1995)

Paul Nyffeler, Seltisberg/BL

Michael Pieper, Hergiswil/NW

Elisabeth Simonius, Basel (seit 30. Juni 1995)

Dr. Ueli Vischer, Basel (seit 30. Juni 1995)

Olivier D. A. Vodoz, Genève

(Namen von links nach rechts und von oben nach unten)

* Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses

Geschäftsleitung

Moritz Suter, Vorsitz,

Delegierter des Verwaltungsrates

(s. Organigramm S. 19)

Revisionsstelle

KPMG Fides Peat, Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren

Die europäische Luftverkehrsbranche verzeichnete 1995 im allgemeinen ein gesundes Verkehrswachstum. Dank der gestiegenen Nachfrage reduzierten sich die in den vergangenen Jahren aufgebauten Überkapazitäten und die durchschnittliche Sitzplatzauslastung pro Flug stieg entsprechend an. Dagegen bewirkte die fortschreitende Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa einen weiteren Zerfall der Erträge.

Der Regional- und Ergänzungsflugverkehr konnte von diesem überwiegend günstigen Umfeld profitieren und wies überproportionale Wachstumsraten aus. In der Vergangenheit hatten sich die Fluggesellschaften in diesem Marktsegment vor allem auf den Aufbau von neuen Strecken mit relativ tiefem Verkehrsvolumen konzentriert. Damit befriedigten sie Marktdürfnisse, welche von den nationalen Fluggesellschaften aufgrund ihrer Kostenstruktur zuvor vernachlässigt worden waren. Diese Entwicklung ist weitgehend abgeschlossen. Heute profitieren die Regionalfluggesellschaften vor allem davon, dass die grossen Fluggesellschaften gezwungen sind, aufgrund der sich deutlich öffnenden Kosten- und Ertragsschere, Strecken mit niedrigen bis mittleren Verkehrsaufkommen an kleinere, kosteneffiziente Gesellschaften abzutreten.

Die beste Bestätigung für diese Entwicklung war der Entscheid des Swissair-Verwaltungsrates vom 1. März 1995, den Betrieb der Flugzeuge mit bis zu 100 Plätzen an die Crossair zu übertragen. Dadurch werden die bedeutenden Kostenvorteile der Crossair innerhalb des Swissair-Konzerns konsequent genutzt. Zusätzlich entschied die Swissair im Rahmen des Pro-





crossair

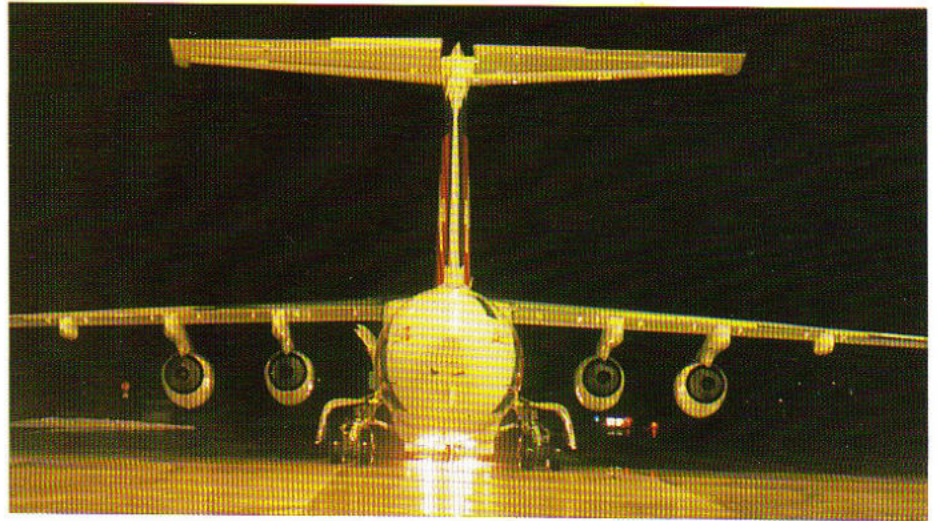
jekt des ZGB (Zürich-Genf-Basel), das Kurzstrecken-Chartergeschäft der Balair/CTA in die Crossair zu integrieren; auch dies ist zum Teil auf die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs zurückzuführen.

Seit dem 1. Januar 1992 macht die Europäische Union (EU) in bezug auf die Erteilung von Betriebslizenzen keinen Unterschied mehr zwischen Linien- und Charter-Fluggesellschaften. Letztere sind somit frei, auch Liniénflüge anzubieten. Sie tun es tatsächlich in zunehmendem Masse, weil sie dadurch ihrem Hauptproblem entgegenwirken können, nämlich den grossen Nachfrageschwankungen mit Hochbetrieb an den Wochenenden und im Sommerhalbjahr. Umgekehrt ist es auch für Linien-Fluggesellschaften interessant, in nachfrageschwachen Zeiten Charterflüge anzubieten.

Die Crossair hat mit dieser Art des gemischten Betriebes bereits eine grosse Erfahrung und verfügt in beiden Geschäftsfeldern über entsprechendes Know-how. Gepaart mit der günstigen Kostenstruktur, stellt diese Tatsache einen nicht zu unterschätzenden Wettbewerbsvorteil dar. Die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs wird auch in Zukunft fortschreiten und die Fluggesellschaften herausfordern.

Zu unserem Bedauern lässt das seit langem angestrebte Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU noch immer auf sich warten. Dadurch wird uns der ungehinderte Zugang zu den EU-Märkten nach wie vor erschwert, was insbesondere in Italien und Griechenland mit Wettbewerbsnachteilen verbunden ist. Mit den übrigen europäischen Ländern bestehen liberale bilaterale Abkommen.

Das Fehlen eines Abkommens mit der EU hat auch einen Vorteil, indem die Flug-



tarife aus der Schweiz ins europäische Ausland einen gewissen Schutz geniessen. Als Beispiel sei eine britische Fluggesellschaft erwähnt, welche seit November 1995 als neuer Konkurrent die Strecke Zürich-London bedient. Ihr Ansinnen, in der Businessklasse deutlich tiefere Preise als Swissair, Crossair und British Airways anzubieten, wurde vom Bundesamt für Zivilluftfahrt unter Hinweis auf das Fehlen eines Luftverkehrsabkommens mit der EU vorläufig abgelehnt. Dieser Umstand ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass die Preisinsel Schweiz immer mehr abbröckelt. Am deutlichsten ist der Tarifdruck in den Grenzregionen der Schweiz zu spüren, das heisst am EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg, in Lugano und in Genf.

Um in unserer Branche überleben zu können, wird es entscheidend sein, auch in Zukunft eine Kostenstruktur aufzuweisen, welche den realen marktwirtschaftlichen Gesetzmässigkeiten entspricht. Gleichzeitig müssen wir alles daran setzen, unsere positiv gelebte Unternehmenskultur zu bewahren, welche die Mitarbeiter und deren Motivation in den Vordergrund stellt. Nur

so kann die Qualität unseres Dienstleistungsproduktes aufrechterhalten werden.

Es freut uns ausserordentlich, Ihnen für das Geschäftsjahr 1995 ein über Erwartungen gutes finanzielles Ergebnis vorlegen zu können. Der ausgewiesene Gewinn liegt leicht über demjenigen des Vorjahres und wurde wiederum mehrheitlich in unserem Kerngeschäft, dem Flugbetrieb, erarbeitet. Das Ergebnis ist um so erfreulicher, wenn man die ertragsseitig negativen Währungseinflüsse berücksichtigt. Der starke Schweizer Franken ist für die gesamte Schweizer Wirtschaft und insbesondere für die Crossair als stark exportorientiertes Dienstleistungsunternehmen ein ernstzunehmender Faktor. Durch Lamentieren allein kann das Problem nicht beseitigt werden. Wir müssen uns mit der heutigen Währungsproblematik abfinden und auf der betriebswirtschaftlichen Ebene alle Massnahmen treffen, um die langfristige Überlebensfähigkeit der Unternehmung sicherzustellen. So gesehen zwingt der harte Schweizer Franken die inländische Wirtschaft, sich im positiven Sinne fitzutrimmen. Sollte sich die Währungssituation

entspannen, werden die Unternehmen, welche diese Härteprüfung bestanden haben, doppelt profitieren.

Auf betrieblicher Seite stand das Berichtsjahr ganz im Zeichen der Umsetzung der bereits erwähnten strategischen Entscheidung innerhalb des Swissair-Konzerns. Die Übernahme des Kurzstrecken-Chartergeschäftes (mit Flugzeugen des Typs McDonnell Douglas MD-82/83) von der Balair/CTA ist seit Ende März 1996 vollzogen. Die Übertragung des 100-Plätzers in die operative Verantwortung der Crossair wird Ende August 1996 beendet sein. Auch die Rekrutierung der zusätzlichen Piloten, Flight Attendants und Mechaniker ist bis zum heutigen Zeitpunkt mehrheitlich abgeschlossen.

Die Crossair steht derzeit mitten in der stürmischsten Wachstumsphase ihrer Geschichte. In einem Zeitraum von weniger als 12 Monaten (Oktober 1995 bis August 1996) stossen zehn neue Saab 2000 Concorfino, zwölf neue RJ100 Jumbolino und acht gebrauchte MD-82/83 zur Flotte. Nach Abzug von fünf Saab 340A Cityliner, welche an den Hersteller verkauft wurden, und der Rückgabe von zwei gemieteten BAe 146 Jumbolino, vergrössert sich die operative Flotte im erwähnten Zeitraum um netto 23 Einheiten.

Wir haben immer damit gerechnet, in diesem Expansionsschub mit Problemen konfrontiert zu werden. Die grösste Herausforderung bestand darin, innert Jahresfrist etwa 600 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu rekrutieren, auszubilden und in den Betrieb zu integrieren. Heute müssen wir feststellen, dass noch nicht alles so läuft, wie wir es uns vorstellen und wie es unsere Kunden von uns gewohnt sind. Als lernfähige Organisation arbeiten

wir jedoch Tag für Tag mit vollem Einsatz auf das Ziel hin, das gewohnte Qualitätsniveau so schnell wie möglich wieder zu erreichen.

Im Zusammenhang mit der Beschaffung der RJ100-Flotte wurde an der Generalversammlung vom 30. Juni 1995 die grösste Kapitalerhöhung in der Geschichte der Crossair verabschiedet. Sowohl aus Aktionärs- als auch aus Bankensicht ist das Ergebnis der Aufstockung des nominellen Eigenkapitals von 215 auf 328,5 Millionen Schweizer Franken als Erfolg zu werten. Die Mehrheitsaktionärin Swissair hat sich aufgrund der intensivierten Zusammenarbeit mit der Crossair namhaft an dieser Kapitalmarkttransaktion beteiligt und hält neu 67% des Kapitals und 70% der Stimmen.

Mit Datum der Generalversammlung demissionierte Herr Paul Maximilian Müller aus unserem Verwaltungsrat; Grund war sein Austritt aus der Swissair, welche er in diesem Gremium während eines Jahres vertreten hatte. Der Verwaltungsrat lernte Herrn Müller als kompetenten Kollegen schätzen und ist überzeugt, dass er als Direktor der Flugsicherungsorganisation Swisscontrol die Crossair auch in Zukunft am Boden und in der Luft begleiten wird. Als sein Nachfolger wurde Herr Dr. Jürg Marx, Mitglied der Swissair-Konzernleitung, in den Verwaltungsrat gewählt. Als zusätzliche Mitglieder wurden Frau Elisabeth Simonius, Präsidentin der IG Luftverkehr Vereinigung Pro EuroAirport, sowie Herr Dr. Ueli Vischer, Regierungsrat und Vorsteher des Finanzdepartements des Kantons Basel-Stadt, in den Verwaltungsrat gewählt.

Aufgrund des im Vergleich zum Vorjahr besseren Betriebsergebnisses und in



«United Smiles of Crossair»-Szenen aus der Produktion eines Films über die Flight Attendants der Crossair.

Anerkennung des anlässlich der Kapitalerhöhung 1995 entgegengebrachten Vertrauens schlägt der Verwaltungsrat der Generalversammlung 1996 eine Dividenderhöhung von 4% auf 5% vor.

Wir danken Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, für Ihre Loyalität und für Ihre Unterstützung. Gerade im Hinblick auf eine vielversprechende Zukunft werden wir weiterhin auf Ihr Vertrauen angewiesen sein.

Basel, 10. April 1996

Der Präsident:

Otto Loepfe
Otto Loepfe

Der Delegierte:

Moritz Suter
Moritz Suter





Jahreschronik

Januar:

- Ablieferung des sechsten Saab 2000 Concordino.

Februar:

- Ablieferung des siebten Saab 2000 Concordino.



März:

- Zustimmung des Verwaltungsrates zu den Entscheiden der Swissair, von der Balair/CTA das Europa-Chartergeschäft und von der Swissair den Betrieb der 100-plätzigigen Flugzeuge zu übernehmen.
- Aufnahme der neuen Crossair-Strecken von Lugano nach Napoli und Bologna.
- Aufnahme der Strecke Zürich–Krakau im Auftrag der Swissair.
- Einführung von Nichtraucherflügen auf allen Flugzeugtypen der Crossair.
- Ablieferung des achten Saab 2000 Concordino.

April:

- Bilanzpressekonferenz mit über 150 Presseleuten und Gästen.
- Bestellung von 12 Flugzeugen des Typs Avro RJ100 Jumbolino.
- Ablieferung des neunten Saab 2000 Concordino.

Mai:

- Rückgabe des ersten Fokker 50 an Fokker Aircraft, Holland.
- Aufnahme der neuen Saisonflüge Basel–Sylt und Genf–St-Tropez.

Juni:

- Rückgabe von zwei weiteren Fokker 50 an Fokker Aircraft, Holland.
- Ordentliche Generalversammlung im Crossair-Hangar am EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg mit 1632 Aktionären.

Ausschüttung einer Dividende von 4%.

Genehmigung der grössten Kapitalerhöhung in der Geschichte der Crossair von SFr. 215 Mio. auf SFr. 328,5 Mio.

- Ablieferung des zehnten Saab 2000 Concordino in den Farben des «Phantom of the Opera».



Juli:

- «Tag der offenen Tür» bei der Crossair am EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg.
- Rückgabe des vierten Fokker 50 an Fokker Aircraft, Holland.

August:

- Rückgabe des fünften und letzten Fokker 50 an Fokker Aircraft, Holland.

September:

- Bestellung von fünf zusätzlichen Saab 2000 Concordino mit Ablieferung im ersten Halbjahr 1996.
- Ablieferung des elften Saab 2000 Concordino.

Oktober:

- Ablieferung des zwölften und dreizehnten Saab 2000 Concordino.
- Verkauf von einem Saab 340A Cityliner an Saab Aircraft, Schweden.
- Ablieferung des ersten Avro RJ100 Jumbolino.
- Aufnahme der neuen Crossair-Strecken von Basel nach Manchester und Prag, von Zürich nach Las Palmas, Valencia und Palma de Mallorca sowie von Genf nach Sevilla und Palma de Mallorca.

November:

- Übernahme der ersten vier Flugzeuge des Typs MD-82/83.
- Ablieferung des zweiten Avro RJ100 Jumbolino.

Dezember:

- Ablieferung des dritten, vierten und fünften Avro RJ100 Jumbolino.
- Übernahme des fünften MD-82/83.
- Verkauf von vier Saab 340A Cityliner an Saab Aircraft, Schweden.
- Ablieferung des vierzehnten und fünfzehnten Saab 2000 Concordino.



Impressionen von der Generalversammlung (30. Juni 1995).

Seite 13, rechts oben: Auch 1995 eröffnete die Crossair zahlreiche neue Strecken, u. a. von Basel nach Manchester, Prag und Sylt, von Genf nach Saint Tropez, von Zürich nach Las Palmas sowie von Lugano nach Bologna und Napoli.

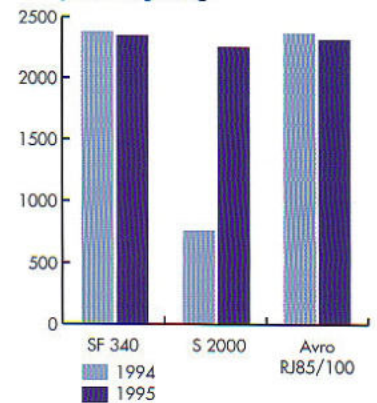


Geschäftsergebnis 1995

1995 führte die Crossair 91 650 Flüge (+10%) durch und transportierte im Linienverkehr 2,1 Mio. Passagiere (+13%). In diesen Zahlen sind auch die im Auftrag der Swissair durchgeführten Flüge miteingeschlossen. Das Sitzplatzangebot erhöhte sich um 14% und wurde bei gleichbleibender durchschnittlicher Sitzplatzbelegung von 53% mehrheitlich absorbiert. Der Charterverkehr legte ebenfalls stark zu. Da die Flugzeuge der Balair/CTA erst ab November 1995 nach und nach in die Flotte integriert werden, wird sich das neuerworbene Chartersvolumen substantiell erst in den Zahlen der Jahre 1996/1997 auswirken. Das erzielte Unternehmensergebnis lag mit 23,5 Mio. Franken deutlich über unseren Erwartungen. Dieses Resultat erlaubte es dem Verwaltungsrat wiederum, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Anerkennung der grossen zusätzlichen Arbeitsbelastung eine substantielle Gewinnbeteiligung von 6 Mio. Franken zu gewähren. Nach Abzug dieser Gewinnbeteiligung resultiert ein ausgewiesenes Ergebnis von 17,5 Mio. Franken.

Die gesamten ordentlichen Erträge legten um 18% zu. Mit einem Umsatzanteil von 90% hatte wiederum unser Kerngeschäft, der Flugbetrieb, den Hauptanteil an unserem Geschäftsvolumen. Spürbar über dem Vorjahr lagen die übrigen Erträge. Sie profitierten vom Bucherlös aus fünf an den Hersteller veräusserten Saab 340A Cityliner. Die rückläufige Entwicklung der Fremdwartung setzte sich fort. Durch die starke Expansion der eigenen Flotte hat der Wartungsbetrieb seine Kapazitätsgrenze erreicht, und die vorhandenen Ressourcen reichen nicht mehr aus, um zusätzliche

Flugstunden pro Flugzeug



Deckungsbeiträge aus der Wartung fremder Flugzeuge zu erwirtschaften.

Die ordentlichen Aufwände nahmen proportional zu den Erträgen zu. Als zusätzliche Belastung sind hier insbesondere die Vorlaufkosten zu erwähnen, welche im Hinblick auf die starke Flottenexpansion getätigt werden mussten.



Produkt und Streckennetz

Das Streckennetz wurde kontinuierlich ausgebaut und umfasste im Linienverkehr per Ende Jahr 61 Destinationen in 17 europäischen Ländern.

Unter Eigenregie wurden im Süden die neuen Strecken von Lugano nach Napoli und Bologna aufgenommen, nachdem jahrelange Bemühungen und die Unterstützung unseres italienischen Kooperationspartners Air Dolomiti die Erteilung der entsprechenden Streckenrechte bewirkt hatten. Durch gut abgestimmte Umsteigeverbindungen in Lugano sind diese beiden

gefragten italienischen Metropolen nun auch ab Basel, Bern, Genf und Zürich bequem zu erreichen.

Seit Ende Oktober haben unsere Kunden die Möglichkeit, ab dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg Prag und Manchester nonstop zu erreichen. Die aufstrebende Hauptstadt der tschechischen Republik ist sowohl für Geschäftsreisende als auch für Touristen gleichermaßen attraktiv.

Das bedeutende Wirtschaftszentrum Manchester wird zweimal täglich mit dem Saab 2000 Concordino bedient und bietet dank unserer Partnergesellschaft Business

Air ausgezeichnete Umsteigeverbindungen nach Glasgow, Aberdeen und Belfast.

Ab Zürich wurden von der Swissair die bisher von Balair/CTA betriebenen Linienflüge nach den Feriendestinationen Valencia und Palma de Mallorca übernommen. Erstmals wird auch Las Palmas aus der Schweiz im Linienverkehr angefliegen. Diese Destinationen werden ausschliesslich mit den neu übernommenen McDonnell Douglas MD-82/83 bedient.

Ab Genf bedient die Crossair auch neu die ehemalige Swissair-Verbindung nach Palma de Mallorca. Dazu kommt der erste Nonstop-Linienflug aus der Schweiz

Zwei publikumswirksame Auftritte:
Spezialbemalungen «Phantom of the Opera»
und «McDonald's».

nach Sevilla. Die südspanische Hafenstadt hat sowohl aus kultureller Sicht wie auch als wichtiger Industriestandort eine grosse Bedeutung.

Sehr erfreulich entwickelten sich ausserdem die neu ins Programm aufgenommenen Sommer-Wochenendflüge von Basel nach Sylt sowie von Genf nach St-Tropez.



Seit Herbst 1995 nimmt die Crossair auch im Bereich Ferien- und Sonderflüge eine namhafte Stellung ein. Durch die Eingliederung des bisher von der Balair/CTA betriebenen Kurzstrecken-Charterverkehrs ist die Crossair zu einer bedeutenden Ferienfluggesellschaft im europäischen Markt geworden. Mit einer Flotte von anfänglich fünf, später acht Düsenflugzeugen des Typs McDonnell Douglas MD-82/83 werden Feriendestinationen bedient. Dabei erfolgen die Flüge zum Teil auf Rechnung von Reiseveranstaltern (Charterverkehr), teils aber auch im gemischten Linien-/Charterverkehr mit der Möglichkeit, Plätze auf herkömmlichem Wege – via Computer-Reservationsystem – im Reisebüro zu buchen.

Selbstverständlich sind auch die MD-82/83 der Crossair mit den bekannten, komfortablen Ledersitzen ausgestattet. Damit soll auch im Ferienflugbereich ein Produktstandard erreicht werden, der sich von der Konkurrenz abhebt.

Auf der Suche nach neuen Produkten in einem gesättigten Chartermarkt hat die Crossair mit dem ersten «fliegenden McDonald's» ein innovatives, neues und familienfreundliches Produkt kreiert. Dieses Flugzeug mit dem Spitznamen «McPlane» fliegt exklusiv im Auftrag der Reiseorganisation Hotelplan. Flugziele sind populäre Destinationen im Kurz- und Mittelstreckenbereich.

Insgesamt werden im Charter 63 Destinationen in 18 Ländern bedient.

Seit dem 26. März 1995 sind sämtliche Crossair-Flüge vollständig «rauchfrei». Gemäss unserer jährlich durchgeführten Passagierumfrage begrüßen 89% unserer Fluggäste diesen Entscheid.

Seit Juli 1995 kreuzt ein Crossair-Phantom am Himmel über Europa: ein

schwarz-weiss bemalter Saab 2000 Concordino, welcher am Heck statt des Schweizer Kreuzes eine Theatermaske trägt und auf dessen Rumpf die Aufschrift «The Phantom of the Opera» prangt. Als Co-Sponsor und «Official Carrier» unterstützt die Crossair das weltberühmte Musical, welches derzeit in Basel zu sehen ist. Während der gesamten Dauer des Basler Auftritts offeriert die Crossair spezielle Pauschalangebote. Sie beinhalten den Flug von einer Crossair-Destination nach Basel und zurück, den Eintritt in das Musical sowie eine Übernachtung in einem Basler Erste-Klasse-Hotel.

Unsere Kunden- und Aktionärszeitschrift «Crosstalk» präsentiert sich seit Anfang 1995 in einem neuen Kleid. Die redaktionelle und verlegerische Verantwortung für das Bordmagazin wurde an ein junges, motiviertes Team von Crossair-Mitarbeitern übertragen. In unterhaltsamer Weise erhalten Passagiere, Geschäftspartner, Aktionäre und andere Freunde der Crossair einen vertieften Einblick in die Tätigkeiten der Crossair. Die vielen positiven Leser-

briefe haben uns sehr gefreut und bestätigen, dass wir eine gute Wahl getroffen haben.

Betrieb

Der Flugbetrieb konnte wiederum problemlos und ohne ernsthafte Zwischenfälle abgewickelt werden.

Bei den Flugoperationen waren die Aktivitäten in erster Linie von der Flottenexpansion geprägt. Die Ablieferung von weiteren neun 50-plätzig Saab 2000 Concordino ging reibungslos über die Bühne. Probleme mit dem Geräuschpegel und Vibrationen in Teilen der Kabine konnten weiter abgebaut werden, hauptsächlich durch die Verfeinerung des elektronischen Geräusch-Dämpfungssystems, welches Schallwellen mit Gegenwellen neutralisiert.

Parallel zum Ausbau der Concordino-Flotte gingen die fünf Fokker 50, welche seinerzeit als Übergangslösung beschafft worden waren, nach fünf Betriebsjahren an den Hersteller zurück. Trotz der existentiellen Probleme dieses Unternehmens wurden die vertraglichen Rücknahmegarantien durch Fokker noch erfüllt.

Von den insgesamt zwölf im April 1995 bestellten Flugzeugen des Typs Avro RJ100 Jumbolino mit je 97 Sitzen wurden bis Ende Jahr fünf Stück ausgeliefert. Da es sich um eine verlängerte Version des Avro RJ85 Jumbolino handelt, den die Crossair bereits seit 1993 erfolgreich betreibt, bot die Integration dieser Flugzeuge abgesehen von einigen Ablieferungsverzögerungen keine nennenswerten Schwierigkeiten.

Es ist geplant, die neuen Maschinen mehrheitlich im Auftrag der Swissair von

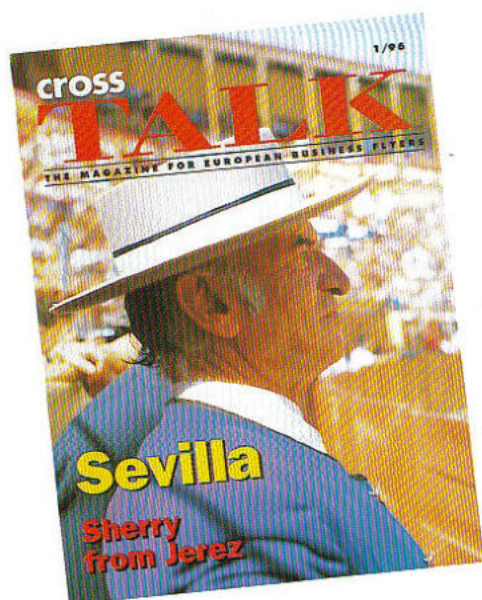


Oben: Der neue Simulator für den Saab 2000 Concordino.

Unten: Blick in den Hangar in Basel.

Genf aus einzusetzen. Die Geschäftsleitung hat deshalb entschieden, den technischen Betrieb in Genf so weit auszubauen, dass die Wartung der Flugzeuge vor Ort möglich ist. Im gleichen Zusammenhang sind wir derzeit im Begriff, in Genf eine neue Basis für Piloten und Hostessen aufzubauen – nach den Standorten Basel, Lugano und Zürich bereits die vierte! Unsere verstärkte Präsenz in Genf widerspiegelt die wachsende Bedeutung der Romandie im zukünftigen Streckennetz der Crossair. Mittelfristig rechnen wir mit der Stationierung von insgesamt 300 bis 350 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Rhonestadt.

Im November und Dezember 1995 wurden die ersten fünf von der Swissair ge-



mieteten McDonnell Douglas MD-82/83 in Empfang genommen. Da für die Wartung dieser Flugzeuge weiterhin die Swissair verantwortlich ist, sind damit kaum technische Probleme verbunden. Eine weit grössere Herausforderung war die Übernahme der Flugoperation, ist doch die MD-82/83 für die Crossair ein neuer Flugzeugtyp. Hier kam uns sehr entgegen, dass wir von der Balair/CTA 30 bis 40 erfahrene Piloten einmieten konnten. Die übrigen Cockpitbesetzungen wurden entweder aus eigenen Beständen auf den MD-82/83 umgeschult oder neu rekrutiert.

Neben den neuen Flugzeugen konnte im Berichtsjahr auch der Flugsimulator für den Saab 2000 Concordino in Betrieb genommen werden. Wie der bereits seit 1991 betriebene Simulator für den Saab 340 Cytliner wurde auch diese Anlage von der US-Firma Flight Safety International aus Oklahoma gebaut.

Für Trainings- und Prüfungseinsätze ist ein Simulator viel besser geeignet als das entsprechende Flugzeug selbst. Einerseits erlaubt er ein besseres Training, weil auch Notsituationen geübt werden können, für die das Flugzeug aus Sicherheitsgründen nicht in Frage kommt. Andererseits ist ein Simulator sehr umweltverträglich, erzeugt er doch keinen Lärm und keine Schadstoffe. Die Crossair ist im Moment weltweit die einzige Fluggesellschaft, welche für den Saab 2000 Concordino ein umfassendes Trainingsprogramm mitsamt dem entsprechenden Flugsimulator anbieten kann.

Mitarbeiter, Organisation

Die Crossair beschäftigte Ende 1995 1876 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, das sind 32,1% oder 456 mehr als im Vorjahr. Gut 80% dieser Erhöhung entfiel auf die operativen Unternehmensbereiche, insbesondere auf Piloten und Hostessen. Diese Zahlen veranschaulichen, dass im Zuge der Expansion die administrativen Bereiche weit unterproportional wachsen, was die Effizienz der Unternehmung weiter verbessert.

Für die meisten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter war 1995 ein sehr anspruchsvolles Jahr. Dank grossem Einsatz und der Bereitschaft, Ausserordentliches zu leisten, wurden die gegebenen Zielsetzungen grundsätzlich erreicht. Dies gilt insbesondere auch für das Kader, welches die ganze Mehrarbeit ohne nennenswerte Verstärkung und unter Beibehaltung der bisherigen Managementstrukturen bewältigt hat. Damit wir die unternehmerische Führungsverantwortung auch in Zukunft optimal wahrnehmen können, haben wir unsere Organisationsstrukturen verstärkt und den neuen Rahmenbedingungen angepasst.

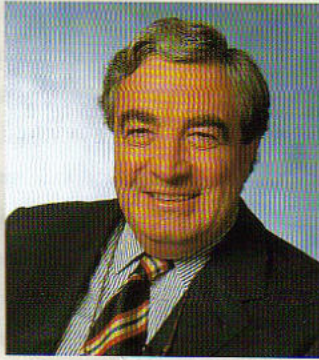
Auf der Arbeitnehmerseite sind heute nur die Piloten gewerkschaftlich organisiert. In einer Urabstimmung haben sie sich mit grosser Mehrheit dafür ausgesprochen, den von der Geschäftsleitung vorgelegten neuen Gesamtarbeitsvertrag anzunehmen. Dieser trat am 1. Januar 1996 in Kraft und ist zeitlich nicht limitiert.

Angesichts des raschen Wachstums wird es für die weitere Entwicklung der Crossair entscheidend sein, wie schnell sie die neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die bestehende, gefestigte Unternehmenskultur integrieren kann.

Das Gelingen dieses Vorhabens ist aber nicht nur von der Geschäftsleitung und den Kadermitarbeitern abhängig, sondern vom Verhalten der ganzen «Crossair-Familie». Jede einzelne Mitarbeiterin und jeder einzelne Mitarbeiter ist dazu aufgefordert, die neuen Arbeitskollegen mit der nötigen Offenheit und Grosszügigkeit aufzunehmen und positiv und fundiert in ihre neue Arbeit einzuführen. Nur wer sich in seiner Arbeitsumgebung wohlfühlt, wird die notwendige Motivation aufbringen und sich mit der Crossair und ihrem Produkt identifizieren. Eine positive Unternehmenskultur besteht nicht nur aus blauem Himmel und Sonnenschein, sondern muss sich insbesondere auch in der Bewältigung von Problemen und Krisen bewähren.

Aufgrund der erfolgreich verlaufenen Kapitalerhöhung sowie des zufriedenstellenden Verlaufes der Monatsresultate hat der Verwaltungsrat im Herbst entschieden, allen bei der Crossair beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine Crossair-Namensaktie zu schenken. Diese Geste sollte einerseits die Anerkennung des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung für die geleistete Arbeit und den überdurchschnittlichen Einsatz ausdrücken, andererseits aber auch die Identifikation und die vermehrte Einbindung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die unternehmerische Verantwortung fördern.

Um die wirtschaftlichen Hürden erfolgreich zu bewältigen, müssen in einem starken und modernen Unternehmen die unterschiedlichen Kräfte und Interessen von Geschäftsleitung, Mitarbeitern und Aktionären vereint und konzentriert eingesetzt werden. Die logische Ergänzung einer vermehrten Beteiligung der Arbeitnehmer am Aktienkapital der Crossair ist das beste-



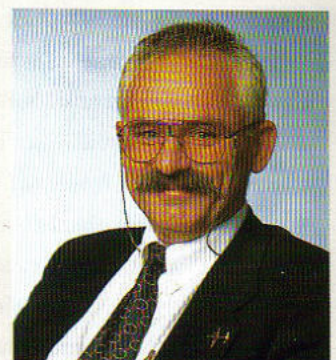
Moritz Suter



Dr. Jürgen Termin



Thomas Hofmann



Fritz Grotz



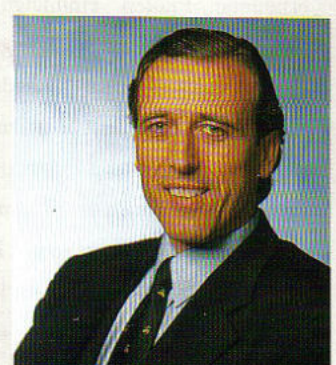
Josef Felder



Marcel Klaus



Horst Salomon



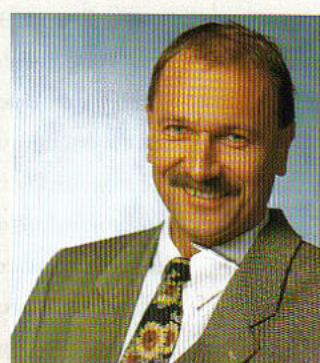
Hans Maurer



Marco Ostini



Lionel Bossy



André Dosé



Franz Meyer

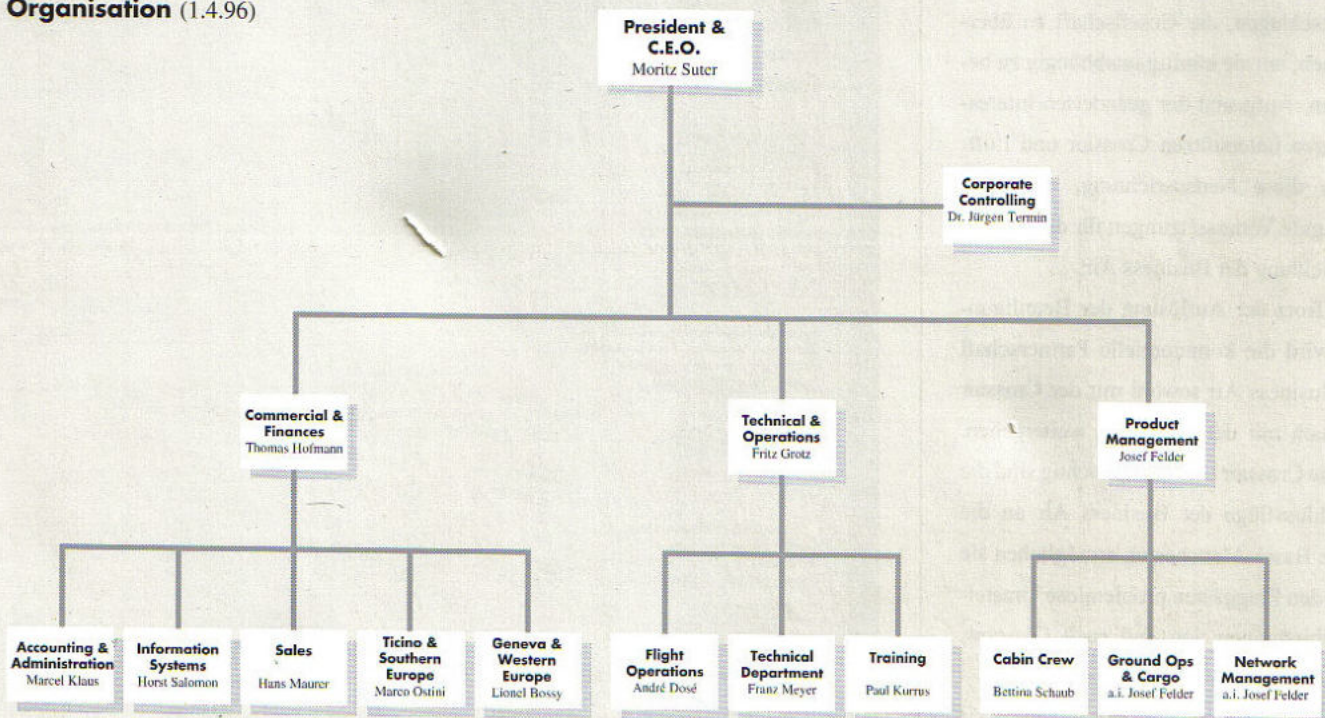


Paul Kurrus



Bettina Schaub

Organisation (1.4.96)



hende Gewinnbeteiligungsmodell, welches neben den Aktionären auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angemessen an einem positiven Ergebnis partizipieren lässt.

Beteiligungen

Am 31. Januar 1996 hat die Crossair ihre 38-prozentige Beteiligung an der schottischen Regional-Fluggesellschaft Business Air verkauft. Die Deutsche Lufthansa, welche seit 1994 mit dem gleichen Anteil an dem Unternehmen beteiligt war, hat sich als Aktionärin ebenfalls zurückgezogen. Neben dem unbefriedigenden Geschäftsergebnis spielte die junge Partnerschaft zwischen Lufthansa und SAS eine wichtige Rolle. Letztere ist massgeblich an der Airlines of Britain Group beteiligt, welche u. a. die British Midland Airways kontrolliert und dadurch die Business Air konkurrenziert. Die positiven Auswirkungen der kommerziellen Kooperation zwischen der Lufthansa und der Business Air blieben

aufgrund dieses Interessenkonfliktes weit unter den Erwartungen.

Die Crossair profitierte in der Vergangenheit insbesondere von der intensiven technisch-operationellen Zusammenarbeit mit der Business Air.

Im Zuge der Neubeschaffung des Saab 2000 Concordino konnte die Crossair die letzten zehn Flugzeuge des Typs Saab 340A Cityliner an den Hersteller verkaufen. Davon waren fünf an die Business Air vermietet. Aus wirtschaftlichen Gründen lohnt sich nun für die Crossair die Aufrechterhaltung der technischen Infrastruktur für die Wartung dieser verbleibenden fünf Flugzeuge nicht mehr.

In dieser Situation hat Ian Woodley, der Verwaltungsratspräsident der Business Air, die Initiative für eine Neuorientierung

ergriffen und den beiden Grossaktionären vorgeschlagen, die Gesellschaft zu übernehmen, um sie künftig unabhängig zu betreiben. Aufgrund der geänderten Interessenlagen unterstützen Crossair und Lufthansa diese Neuausrichtung, bietet sie doch gute Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Business Air.

Trotz der Auflösung der Beteiligungen wird die kommerzielle Partnerschaft der Business Air sowohl mit der Crossair als auch mit der Lufthansa weitergehen. Für die Crossair besonders wichtig sind die Anschlussflüge der Business Air an die Kurse Basel–Manchester, ermöglichen sie doch den Fluggästen problemlose Umsteigerverbindungen von und nach Glasgow, Belfast und Aberdeen.

Die Beteiligung an der Business Air wurde in der vorliegenden Bilanz 1995 der Crossair in vollem Umfang wertberichtet.

Die übrigen Beteiligungen der Crossair arbeiten, soweit sie nicht inaktiv waren, ausnahmslos in der Gewinnzone.

Ausblick auf das Jahr 1996

Bis August 1996 werden insgesamt 16 Flugzeuge zu unserer Flotte stossen. Rechtzeitig zur Sommersaison übernehmen wir im März und April von der Swissair die restlichen drei MD-82/83, zwischen Februar und August werden sieben Avro RJ100 Jumbolino abgeliefert, und schliesslich treffen bis im Mai sechs weitere Saab 2000 Concordino ein.

Insgesamt werden wir 1996 ca. 128 000 Flüge durchführen und 4,15 Millionen Passagiere befördern, was im Vorjahresvergleich einem Zuwachs von 84%

Crossair's route network Summer 1996

Crossair-eigene Flüge
Destinations served by Crossair
Destinations propres de Crossair
Volo proprio Crossair

Im Auftrag der Swissair
Swissair destinations served by Crossair
Pour le compte de Swissair
Per incarico di Swissair

Bedient durch eine Partnergesellschaft
Destinations served by a partner company
Desserte par une société partenaire
Tramite una società associata

Saisonflüge
Seasonal flights
Vols saisonniers
Voli stagionali

● Crossair Charter-Destinations
Crossair charter destinations
Destinations charter de Crossair
Destinazione volo charter Crossair

§ Vorbehältlich Regierungsgenehmigung
Subject to Government approval
Sans réserve de l'approbation gouvernementale
Soggetto ad approvazione governativa







entspricht. Aufgrund des grösseren Geschäftsvolumens und verbesserter Effizienz rechnen wir für 1996 mit einem markanten Gewinnanstieg.

In Anbetracht der schwierigen Arbeitsmarktsituation in der Schweiz sind wir besonders glücklich, dass die Crossair 1996 nicht nur 2000 Arbeitsplätze erhalten kann, sondern zusätzlich in der Lage ist, 300 neue zu schaffen. Wir lassen uns auch in Zukunft vom einfachen Credo leiten, grundsätzlich nicht mehr auszugeben als einzunehmen. Da wir auch im Jahre 1996 mit anhaltend intensivem Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften rechnen und unsere Flugbetriebserträge weiterhin unter dem Druck des starken Schweizer Frankens leiden, kommt der Beibehaltung einer entsprechenden Kostenstruktur allerhöchste Priorität zu.

Wir sind überzeugt, dass die verstärkte und engere Zusammenarbeit innerhalb der Swissair-Gruppe bereits 1996 Früchte tragen wird. Die Nutzung von Synergien wird dabei konsequent fortgesetzt. Die neue Abgrenzung von Verantwortlichkeiten und Kompetenzen wird die Kommunikation zwischen Crossair und Swissair vereinfachen.

Die Rolle der Crossair innerhalb des Swissair-Konzerns wird mit den übertragenen Aufgaben stark an Bedeutung zunehmen. Wir danken unserem Mehrheitsaktionär für das uns entgegengebrachte Vertrauen. Der grossen Verantwortung, die wir damit übernehmen, sind wir uns sehr wohl bewusst.

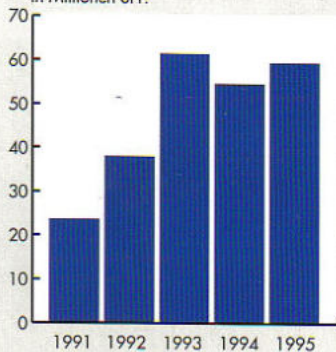
Trotz der fortschreitenden Liberalisierung und der damit verbundenen Ver-

schärfung des Wettbewerbes sind wir für die Zukunft positiv gestimmt. In den heutigen Zeiten des schnellen Wandels werden wir aber nur dann erfolgreich sein, wenn es uns gelingt, der Konkurrenz durch stetige unternehmerische Innovation immer einen Schritt voraus zu sein. Zusammen mit dem wesentlich erweiterten Geschäftsfeld sind wir in der Lage, die Entwicklung des europäischen Luftverkehrs weiterhin in aktiver Weise mitzugestalten.



	Erläute- rungen	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
Flugbetriebserträge			
Passagen	1	382 291	325 107
Charter	2	30 707	22 444
Fracht, Post, Übergepäck		4 604	4 162
Fremdwartung und Ersatzteilverkäufe	3	16 291	21 381
Übrige Erträge	4	27 715	17 895
Finanzerträge	5	3 192	2 146
Total Ertrag		464 800	393 135
Personal- und Materialaufwand			
Personalaufwand	6	110 239	97 069
Techn. Material- und Überholungsaufwand		44 078	44 685
Treibstoff	7	24 817	21 574
Miete und Leasing für Flugzeuge	8	33 867	12 553
Bodenorganisations-Fremdaufwand	9	78 689	64 756
Passagieraufwand	10	40 816	36 838
Provisionen		24 169	20 598
Versicherungen		2 331	2 522
Liegenschaftsaufwand	11	4 927	3 955
Betriebs-, Verwaltungs- und Werbeaufwand	12	25 048	19 206
Finanzaufwand	13	10 239	11 161
Steuern		2 400	1 600
Total Aufwand vor Abschreibungen		401 620	336 517
Ordentliches Ergebnis vor Abschreibungen		63 180	56 618
Ausserordentliches Ergebnis			
Ausserordentlicher Aufwand	14	3 600	3 000
Ausserordentlicher Ertrag		0	1 238
Unternehmerischer Cash-flow		59 580	54 856
Abschreibungen			
Abschreibungen		42 119	38 713
Unternehmensergebnis		17 461	16 143

Cash flow
in Millionen SFr.



Das Geschäftsjahr 1995 war geprägt durch die Vorbereitungen der Übernahme des 100-Plätzer-Betriebes der Swissair und der Kurz- und Mittelstrecken-Charteroperation der Balair/CTA. Im November 1995 erfolgte für beide Bereiche der erste operative Einsatz und sowohl die Passagen- wie auch die Charter-Erträge des Jahres 1995 beinhalten bereits gewisse Komponenten dieser neuen Geschäftsfelder. Der gesamte Umfang der neuen Ertragsbereiche wird jedoch erst 1996/1997 vollumfänglich ersichtlich werden.

Der starke Schweizer Franken hat wie bereits im Vorjahr das Resultat deutlich negativ beeinflusst. Vor allem bei den Flugbetriebsertträgen mussten Einbussen hingenommen werden. Ausserdem wurden bei Guthaben in Fremdwährungen unter Berücksichtigung des Imparitätsprinzipes unrealisierte Kursverluste verbucht. Andererseits ergaben sich auf der Aufwandseite auch positive Aspekte, so z. B. beim Treibstoff, beim Einkauf von Ersatzteilen und im Ausland bezogenen Dienstleistungen wie Flughafen- und Flugsicherungsgebühren, die vorwiegend in Fremdwährungen fakturiert werden.

Der Gesamtertrag erhöhte sich im Berichtsjahr um 18%; der Reingewinn liegt mit 17,5 Mio SFr. um 8% über Vorjahr.

Erträge

1 Passagen (+18%)

Sowohl die Anzahl Flüge (+8%) wie auch die produzierten Flugstunden (+12%) konnten im Berichtsjahr deutlich erhöht werden. Trotz dem erheblich gesteigerten Sitzplatzangebot von +14% konnte der Vorjahressitzladefaktor von 53% beibehalten werden. Die Anzahl der Etappenpassagiere liegt mit 2,1 Mio. erstmals über der Zweimillionengrenze (+13%). Der durchschnittliche Ertrag pro Passagier entwickelte sich je nach Destination unterschiedlich, im Durchschnitt reduzierte er sich jedoch gegenüber dem Vorjahreswert um 2%.

2 Charter (+37%)

Im Charterverkehr wurden im Berichtsjahr wie in den Vorjahren Flugzeuge des Typs Saab 340 Cityliner, Saab 2000 Concordino und Avro RJ85 Jumbolino eingesetzt. Ab November 1995 stiessen 4 MD-82/83 zur Flotte, die mehrheitlich für die Charterproduktion eingesetzt wurden. Die Anzahl Flüge stieg gegenüber Vorjahr um 51%, die Anzahl Passagiere um 75%.

3 Fremdwartung und Ersatzteilverkäufe (-24%)

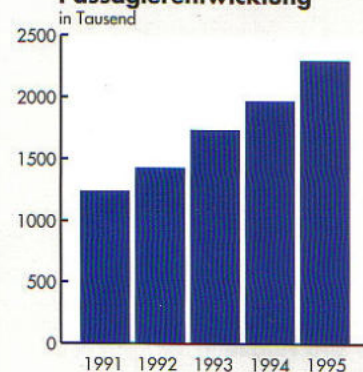
Wie bereits in den Vorjahren reduzierte sich der Fremdwartungsertrag erneut. Durch die Vergrösserung der Flotte um 13 Flugzeuge innerhalb von 12 Monaten wurden die vorhandenen Produktionskapazitäten für die Wartung der eigenen Flugzeuge benötigt. Fremdaufträge konnten nicht mehr im gleichen Masse wie in der Vergangenheit durchgeführt werden. Nach wie vor wartet Crossair die Flugzeugtypen Saab 340 Cityliner, Saab 2000 Concordino und die Avro RJ85/100 Jumbolino selbst.

4 Übrige Erträge (+55%)

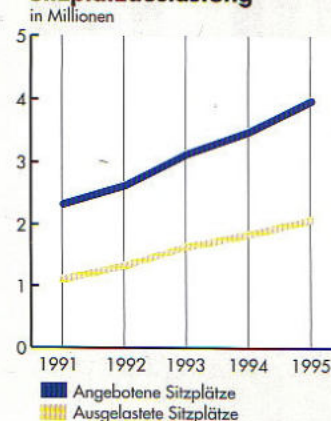
	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
Leasing/Mietertrag	6 166	4 580
Schulung	4 156	4 060
Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen	7 445	1 099
Kommissionen	1 658	1 469
Anderer Erträge	8 290	6 687
Total	27 715	17 895

In der Position «Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen» ist der Verkauf von fünf Saab 340 A enthalten. In den «Anderen Erträgen» wurden analog zum Vorjahr Umsätze aus Abfertigung, Verkauf von selbst entwickelter Software etc. zusammengefasst. Ausserdem sind darin von Saab Aircraft AB geleistete Kompensationszahlungen für Ertragsausfälle durch die verspätete Ablieferung des Saab 2000 Concordino enthalten.

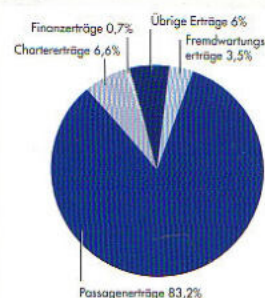
Passagierentwicklung



Sitzplatzauslastung

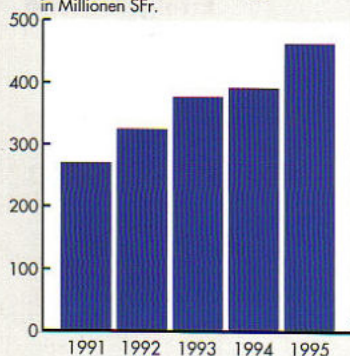
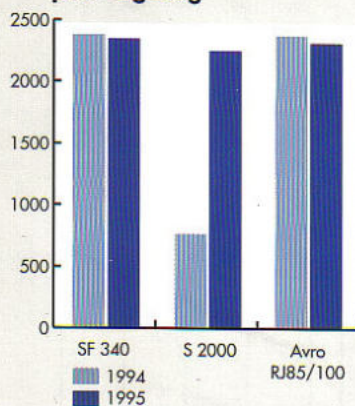


Erträge 1995

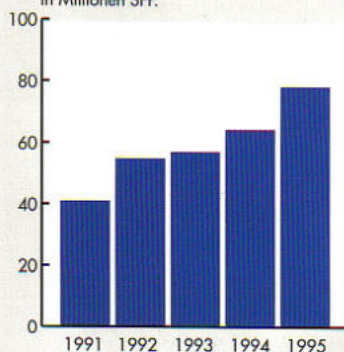


Umsatzentwicklung

in Millionen SFr.

**Flugstunden pro Flugzeug****Bodenorganisations-Fremdaufwand**

in Millionen SFr.

**5 Finanzerträge (+49%)**

Die Erträge aus Finanztransaktionen bewegen sich mit 3,2 Mio. Franken um 1 Mio. Franken über dem Vorjahresniveau. Diese Steigerung resultierte aus der im Sommer 1995 durchgeführten Kapitalerhöhung und der damit verbundenen Liquidität, die teilweise für Finanzanlagen genutzt werden konnte. Im weiteren sind die Beteiligungserträge in dieser Position enthalten.

Aufwand**6 Personalaufwand (+14%)**

	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
Löhne, Gehälter und übriger Personalaufwand	96 643	85 845
Aufwendungen für betriebliche Altersvorsorge, Sozialversicherungen und übriger Sozialaufwand	13 596	11 224
Total	110 239	97 069

Per 31. Dezember 1995 beschäftigte Crossair 1876 MitarbeiterInnen (Vorjahr 1420), umgerechnet in Vollzeitstellen 1711 (Vorjahr 1284). In diesen Personalzahlen sind die eingemieteten Piloten (59 MitarbeiterInnen per 31.12.1995) nicht inbegriffen.

In den Löhnen und Gehältern ist die Personal-Gewinnbeteiligung für 1995 in der Höhe von 6 Mio. SFr. enthalten. Sie stellt einen variablen Lohnbestandteil dar. Vorlaufkosten (Personal/Ausbildung) im Zusammenhang mit der Übernahme des 100-Plätzer-Betriebes wurden durch die Swissair übernommen.

7 Treibstoff (+15%)

Obwohl die Flottenerweiterung ausschliesslich mit grösseren Flugzeugen (Saab 2000 Concordino, Avro RJ85/100 Jumbolino, MD-82/83) und dementsprechend treibstoffintensiveren Triebwerken erfolgte, erhöhte sich der Aufwand für den Einkauf von Treibstoff durch die relativ tiefen Treibstoffpreise und den günstigen Dollar-Kurs nur proportional zur Anzahl Flugstunden (+14%).

8 Miete und Leasing für Flugzeuge (+170%)

	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
Miete	12 066	4 770
Leasing	21 801	7 783
Total	33 867	12 553

Für die ersten fünf im Berichtsjahr in Betrieb genommen Avro RJ100 Jumbolino wurde ein langfristiger Leasing-Vertrag abgeschlossen. Ausserdem befinden sich zehn Saab 2000 Concordino ebenfalls im langfristigen Leasing.

9 Bodenorganisations-Fremdaufwand (+22%)

	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
Landegebühren	18 850	15 799
Handlinggebühren	42 494	34 833
Flugsicherung	17 345	14 124
Total	78 689	64 756

Durch den Einsatz von grösserem Fluggerät ergaben sich auch erhöhte Aufwendungen im gesamten Bereich der Bodenorganisation. Sowohl die Landengebühren wie auch die Flugsicherungsgebühren können von Crossair nur in beschränktem Mass beeinflusst werden. Massgebend dafür sind die entsprechenden Gebührentarife. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass in diesen Positionen nur Aufwendungen im Zusammenhang mit Crossair-eigenen Flügen enthalten sind. Kosten für Flüge im Auftrag der Swissair werden direkt durch die Swissair abgerechnet.

10 Passagieraufwand (+11%)

	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
Service an Bord	23 614	18 391
Passagiertaxen	9 626	11 730
Computerreservationssysteme	5 658	5 064
Übriger passagierabhängiger Aufwand	1 918	1 653
Total	40 816	36 838

Die Minderaufwendungen im Bereich «Passagiertaxen» ergaben sich durch die Umsetzung des durch das BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) beschlossenen neuen Abrechnungsmodus. Wie unter Punkt 9 sind in dieser Position nur Aufwendungen für Crossair-eigene Flüge enthalten. Kosten für Flüge im Auftrag der Swissair werden direkt durch Swissair abgerechnet.

11 Liegenschaftsaufwand (+25%)

Das starke Personalwachstum während der Berichtsperiode erforderte die Errichtung von provisorischen Büroräumlichkeiten (Pavillon-Anlage am EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg). Sämtliche entsprechenden Aufwendungen wurden dem Geschäftsjahr 1995 belastet.

12 Betriebs-, Verwaltungs- und Werbeaufwand (+30%)

Wie bereits in Position 11 erwähnt, ergaben sich durch das starke Wachstum Zusatzkosten in Form von Werbung, Betriebseinrichtungen etc., welche direkt der Berichtsperiode belastet wurden.

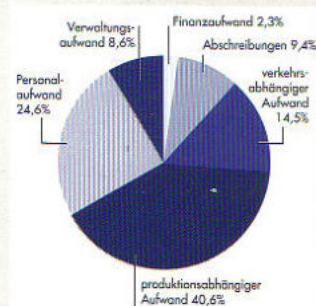
13 Finanzaufwand (-8%)

Die Kapitalerhöhung 1995 ermöglichte die Rückzahlung diverser Darlehen und Kredite, welche den Finanzaufwand gegenüber Vorjahr um 8% reduzierten (siehe auch Position 23).

14 Ausserordentlicher Aufwand (+20%)

In dieser Position ist die ausserordentliche Wertberichtigung für unsere Beteiligung an der Business Air Ltd., Aberdeen, enthalten (siehe Position 17).

Aufwand 1995



**Bilanz per
31. Dezember 1995**
(vor Gewinnverwendung)

	Erläute- rungen	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
Aktiven			
Anlagevermögen			
Flugzeugpark	15	274 595	376 173
Sachanlagen	16	92 828	78 485
Beteiligungen	17	4 965	7 310
Vorauszahlungen	18	107 716	67 877
Total Anlagevermögen		480 104	529 845
Umlaufvermögen			
Materialbestände und Vorräte		22 204	17 131
Forderungen und transitorische Aktiven	19	85 078	53 866
Flüssige Mittel	20	89 324	6 457
Total Umlaufvermögen		196 606	77 454
Gesamtvermögen		676 710	607 299
Passiven			
Eigenkapital			
Aktienkapital	21	328 500	215 000
Gesetzliche Reserve		6 950	6 100
Gewinn-/Verlustvortrag		7 727	1 514
Jahresgewinn		17 461	16 143
Total Eigenkapital		360 638	238 757
Fremdkapital			
Langfristiges Fremdkapital			
Anleihen	22	15 000	15 000
Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen	23	185 790	279 524
Kurzfristiges Fremdkapital			
Kreditoren und transitorische Passiven	24	91 871	56 032
Offene Transportdokumente		23 411	17 986
Total Fremdkapital		316 072	368 542
Gesamtkapital		676 710	607 299

Durch die Kapitalerhöhung 1995 um 113,5 Mio. Franken hat sich das Bilanzbild massgeblich verändert. Diverse langfristige Hypotheken und Darlehen konnten amortisiert werden, und das kurzfristige Fremdkapital war 1995 zu 171% (Vorjahr 105%) durch das Umlaufvermögen gedeckt. Die eigenen Mittel betragen 53% (Vorjahr 39%) der Bilanzsumme. Die Leasingverbindlichkeiten sind im Anhang aufgeführt. Die ordentlichen Abschreibungen auf den eigenen Flugzeugen betragen im Geschäftsjahr 26,2 Mio. Franken. Der Buchwert entspricht 50,6% der ursprünglichen Anschaffungswerte. Das Durchschnittsalter der durch Crossair operierten Flotte beträgt 4,2 Jahre (Vorjahr 4,5 Jahre).

Aktiven

15 Flugzeugpark

	1995 (in SFr. 1000)		1994 (in SFr. 1000)	
Flugzeuge	405 490		545 850	
kumulative Abschreibungen	-200 347	205 143	-216 440	329 410
Einbauten in geleasten Flugzeugen	22 002		16 190	
kumulative Abschreibungen	-7 774	14 228	-13 621	2 569
Flugzeugwechselteile	122 369		105 707	
kumulative Abschreibungen	-67 145	55 224	-61 513	44 194
Total	274 595		376 173	

Innerhalb der Flotte ergaben sich im Berichtsjahr mehrere Veränderungen. Nebst dem Verkauf von 5 Saab 340 Cityliner wurden 5 Fokker 50 wie geplant an den Hersteller veräussert (Rückgabe-Option). Weiter sind 4 neue Saab 2000 Concordino bilanziert. Die Flugzeuge im langfristigen Leasing sind auf der separaten Darstellung «Flottenbestand per 31.12.1995» ersichtlich. Die entsprechenden Crossair-spezifischen Einbauten wurden aktiviert. Mit der Flottenvergrösserung erfolgte gleichzeitig eine Aufstockung der Bestände für Flugzeugwechselteile.

16 Sachanlagen

	1995 (in SFr. 1000)		1994 (in SFr. 1000)	
Immobilien	75 042		74 550	
kumulative Abschreibungen	-12 310	62 732	-10 338	64 212
Mobilien und Einrichtungen	56 554		36 093	
kumulative Abschreibungen	-26 458	30 096	-21 820	14 273
Total	92 828		78 485	

Im Berichtsjahr erfolgte als wichtigste Position die Aktivierung des Saab 2000 Simulators.

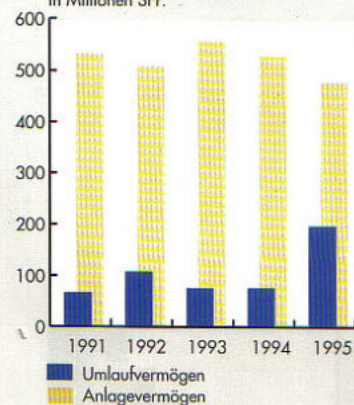
17 Beteiligungen

Im Hinblick auf den Verkauf der Beteiligung an der Business Air Ltd., Aberdeen, wurden die notwendigen Wertberichtigungen vorgenommen.

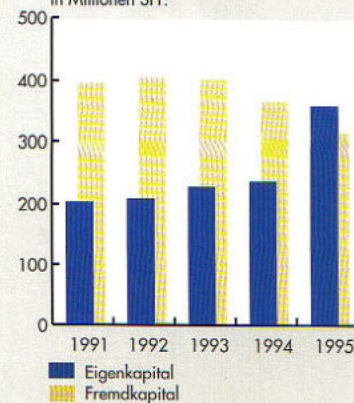
18 Vorauszahlungen

Unter dieser Position sind sämtliche Vorauszahlungen für die im Jahre 1996 und 1997 zur Auslieferung gelangenden Flugzeuge (Saab 2000 Concordino und Avro RJ100 Jumbolino) sowie für Projekte in Arbeit enthalten. Ausserdem beinhaltet sie die vorausbezahlte Gebäudemiete (Baurecht) an den EuroAirport in Basel Mulhouse Freiburg.

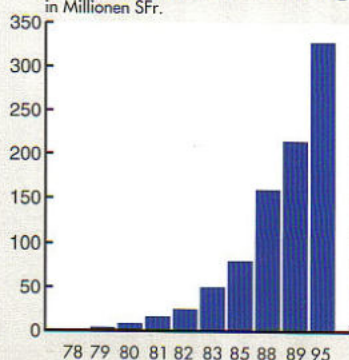
AV/UV-Verhältnis
in Millionen SFr.



EK/FK-Verhältnis
in Millionen SFr.



Aktienkapital-Entwicklung
in Millionen SFr.



19 Forderungen und transitorische Aktiven

	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
Forderungen gegenüber Fluggesellschaften, Kunden, Agenten und andere Guthaben Dritter	39 820	26 237
Forderungen gegenüber nahestehenden Gesellschaften und Aktionären	35 087	22 643
Transitorische Aktiven	10 171	4 986
Total	85 078	53 866

Die auf den obigen Positionen notwendigen Wertberichtigungen wurden von den Aktiven direkt in Abzug gebracht.

20 Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel belaufen sich per 31.12.95 auf 89,3 Mio. Franken. Davon sind 81,9 Mio. Franken als Festgelder angelegt. Die flüssigen Mittel werden im kommenden Geschäftsjahr zur Bezahlung der Restkaufsumme für die Saab 2000 Concordino und der RJ100 Jumbolino eingesetzt.

Passiven

21 Aktienkapital

Das Aktienkapital setzt sich wie folgt zusammen:

76 000 Inhaberaktien zu nominal SFr. 500.-	SFr.	38 000 000
1 162 000 Namensaktien zu nominal SFr. 250.-	SFr.	290 500 000
Total	SFr.	328 500 000

Das Aktienkapital wurde im Berichtsjahr durch die Ausgabe von 20 000 Inhaberaktien und 414 000 Namensaktien von 215 Mio. Franken auf 328,5 Mio. Franken erhöht.

22 Anleihen

	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
3¼% Optionsanleihe 1986–10.1.1996	15 000	15 000

Die Marchzinsen für die Optionsanleihe 1986–1996 wurden unter den transitorischen Passiven zurückgestellt.

23 Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen

	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen gegenüber Dritten	184 590	277 469
Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen gegenüber nahestehenden Gesellschaften und Aktionären	1 200	2 055
Total	185 790	279 524

24 Kreditoren und transitorische Passiven

	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
Kreditoren gegenüber Dritten	29 963	27 302
Kreditoren gegenüber nahe- stehenden Gesellschaften und Aktionären	7 958	3 974
Transitorische Passiven	53 950	24 756
Total	91 871	56 032

Diese Position umfasst sämtliche Kreditorenverpflichtungen, Rückstellungen für Personalversicherungen, Rückstellungen für den Flugbetrieb (Treibstoff, Landegebühren, Passagiertaxen etc.), sämtliche Marchzinsen sowie Abgrenzungen im Zusammenhang mit dem Flugzeugunterhalt.

Flotte (Stand 31.12.1995)

	Sitze	Bilanziert	Langfristig von Crossair geleast	Langfristig an Dritte verleast	Total durch Crossair operiert	Altersdurchschnitt in Jahren
Saab 340A Cityliner	33	9	0	5	4	9,1
Saab 340B Cityliner	33	11	4	0	15	5,6
Saab 2000 Concordino	50	4	10	0	14	0,8
Avro RJ85 Jumbolino	82	4	0	0	4	2,6
Avro RJ100 Jumbolino	97	0	5	0	5	0,1
BAe 146-300 Jumbolino	92	0	2	0	2	3,0
McDonnell Douglas MD-82/83	149/161	0	5	0	5	8,2
Total		28	26	5	49	4,2

Anhang der Jahresrechnung 1995

Die Rechnungslegung der Crossair erfolgt in Übereinstimmung mit der schweizerischen Gesetzgebung. Es liegen ihr ursprüngliche Beschaffungswerte zugrunde. Das Geschäftsjahr stimmt mit dem Kalenderjahr überein. Die ausserordentlichen Positionen wurden neu gegliedert. Um einen Vergleich mit dem Vorjahr zu ermöglichen, sind die Vorjahreszahlen entsprechend angepasst.

Aufwendungen und Erträge in Fremdwährungen sind zu den Durchschnittskursen des entsprechenden Monats in die Erfolgsrechnung übernommen, Anlagen sind zum Tageskurs im Zeitpunkt der Zahlung bzw. bei Terminkäufen zum Kontraktkurs in Schweizer Franken aktiviert. Die Umrechnung von Fremdwährungspositionen im Umlaufvermögen in Schweizer Franken erfolgt zum Jahresendkurs.

Einzelgegenstände im Wert von mehr als SFr. 3000 werden in der Anlagebuchhaltung aktiviert und über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Anschaffungen unter SFr. 3000 werden direkt der Erfolgsrechnung belastet. Das Anlagevermögen ist zu historischen Anschaffungswerten abzüglich der kumulativen Abschreibungen eingesetzt.

Für gefährdete Guthaben wurden angemessene Rückstellungen in Abzug gebracht.

Den in der Erfolgsrechnung ausgewiesenen ordentlichen Abschreibungen liegen betriebswirtschaftliche Überlegungen zugrunde.

Verpfändete Aktiven

Der Gesamtbetrag der zur Sicherung eigener Verpflichtungen verpfändeten oder abgetretenen Aktiven per 31.12.1995 beläuft sich auf total 209,7 Mio. Franken. Dieser Betrag unterteilt sich folgendermassen:

	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
Immobilien	6 886	60 755
Flugzeuge	167 876	198 198
Mobilien und Einrichtungen	8 685	-
Vorauszahlungen	26 208	-
Total	209 655	258 953

Leasing-Verbindlichkeiten

Der Gesamtbetrag der nicht bilanzierten Leasing-Verbindlichkeiten per 31.12.1995 beträgt 366,8 Mio. Franken (Vorjahr 67,0 Mio. Franken). Der Berechnung liegen die aktuellen Zinssätze zugrunde; diese werden laufend den Marktverhältnissen angepasst.

Brandversicherungswerte der Sachanlagen

	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
Immobilien	81 282	81 282
Mobilien	38 850	38 850
Flugzeuge	357 650	651 050
Flugzeug-Wechselteile	96 533	96 533
Total	574 315	867 715

Verbindlichkeiten gegenüber der Personalvorsorgestiftung

Das Kontokorrent mit der Personalvorsorgestiftung der Crossair weist einen Saldo von SFr. 1 428 111 (Vorjahr SFr. 1 048 273) zu Gunsten der Stiftung aus.

Anleihenobligationen

	1995 (in SFr. 1000)	1994 (in SFr. 1000)
3¼% Optionsanleihe 1986-10.1.1996	15 000	15 000

Beteiligungen

Name	Nominales Aktienkapital	Anteil Crossair
AFS AG, Kloten	SFr. 1 000 000 (davon 50% einbezahlt)	80,0%
Alpar AG, Bern	SFr. 3 065 000	20,0%
CPS AG, Basel	SFr. 2 000 000	100,0%
Crossair Catering AG, Kloten	SFr. 1 000 000	25,0%
Luganair AG, Agno	SFr. 400 000	100,0%

Bedeutende Aktionäre gemäss Art. 663 c OR

	Stimmrechtmässiger Anteil
Swissair AG, Zürich	70,2%

Es bestehen keine weiteren nach Art. 663b OR ausweispflichtigen Sachverhalte.

*Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung
der Crossair, Aktiengesellschaft für europäischen
Regionalluftverkehr, Basel*

Als Revisionsstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die Buchführung und die vom Verwaltungsrat vorgelegte Jahresrechnung für das am 31. Dezember 1995 abgeschlossene Geschäftsjahr im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft. Unsere Prüfung erfolgte nach anerkannten Grundsätzen des Berufsstandes. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Aufgrund unserer Prüfung stellen wir fest, dass die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes Gesetz und Statuten entsprechen.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG Fides Peat

<i>P. Hess</i>	<i>K. Stalder</i>
<i>dipl. Bücherexperte</i>	<i>dipl. Bücherexperte</i>
<i>Leitende Revisoren</i>	

Zürich, 23. Februar 1996

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung am 6. Juni 1996 die folgenden Anträge:

1. Genehmigung des Jahresberichtes und der Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 1995.
2. Entlastung der Organe der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1995.

	SFr.
3. Verwendung des verfügbaren Bilanzgewinnes von	25 188 382

wie folgt:

Zuweisung an die gesetzliche Reserve	880 000
Dividende von brutto 5% auf das Aktienkapital von SFr. 215 Mio.	10 750 000
Halbe Dividende von brutto 5% auf das Aktienkapital von SFr. 113,5 Mio. (Kapitalerhöhung per Juli 1995)	2 837 500
Dividende für 120 000 Genussscheine von SFr. 5.– je Genussschein	600 000
Vortrag auf neue Rechnung	10 120 882
	25 188 382



Verkehrsleistungen	1995	1994	1993	1992	1991
Anzahl Etappenflüge	91 650	83 316	76 408	67 832	63 405
davon Linienflüge	85 738	79 413	72 942	63 720	58 676
davon Charterflüge und andere	5 912	3 903	3 466	4 112	4 729
Anzahl Flugstunden	88 368	77 399	70 811	63 961	59 337
davon Linienflüge	80 897	72 254	66 400	58 102	52 963
davon Charterflüge und andere	7 471	5 145	2 369	5 859	6 374
Beförderte Etappenpassagiere	2 302 597	1 974 185	1 740 735	1 432 279	1 247 015
davon Linienpassagiere	2 109 542	1 864 093	1 653 905	1 335 484	1 148 671
davon Charterpassagiere und andere	193 055	110 092	86 830	96 795	98 344
Angebotene Sitzplätze (Linienverkehr)	3 995 980	3 505 434	3 143 655	2 634 824	2 333 925
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (Linienverkehr)	53%	53%	53%	51%	49%
Angebotene Tonnenkilometer (in 1000)	199 842	151 743	123 375	103 060	85 992
Ausgelastete Tonnenkilometer (in 1000)	98 228	71 696	57 631	48 084	39 313
Beförderte Fracht und Post (kg)	3 050 195	2 299 508	1 874 971	2 156 480	2 015 657
Personalbestand (per 31.12.)					
Total Mitarbeiter	1 876	1 420	1 303	1 187	1 073
Umgerechnet in Vollzeitstellen	1 711	1 284	1 175	1 087	1 000

Eine spezielle Modeschau: Angehende Schneiderinnen der Berufs- und Frauenfachschule Basel hatten die Aufgabe, Modelle zum Thema «Crossair» zu kreieren.



**EuroAirport
Basel Mulhouse Freiburg**

Postfach, 4002 Basel
Telefon 061/325 25 25
Telefax 061/325 32 68

Bern

Flughafen Bern
3123 Belp
Telefon 031/960 21 21
Telefax 031/960 21 28

Genève

Boîte postale 191
1215 Genève-Aéroport
Téléphone 022/798 88 31
Téléfax 022/798 22 11

Lugano

Aeroporto, 6982 Agno
Tel. 091/610 12 12
Telefax 091/610 12 13

Zürich

Postfach
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01/816 27 00
Telefax 01/816 41 55

Freiburg i. Br.

Oberlinden 21
D-79098 Freiburg
Telefon +49 761/3 18 08
Telefax +49 761/3 31 66